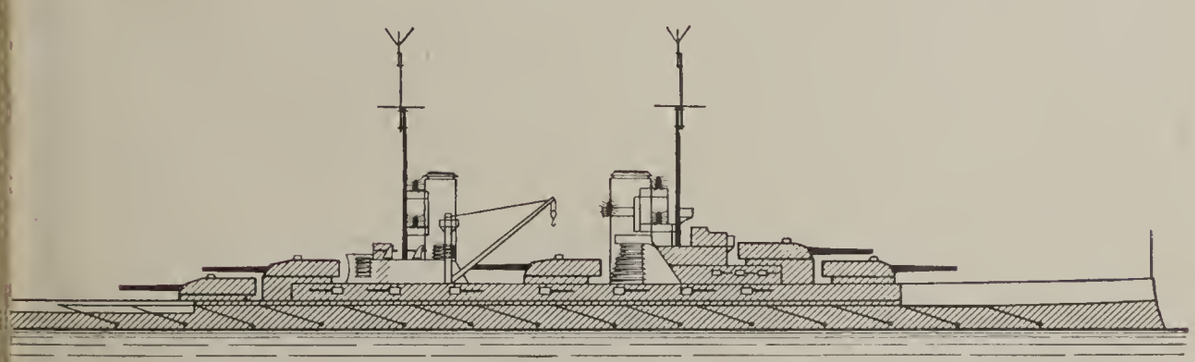
Die
eutsche Kriegsflotte
echs Monate im Kampfe

Zusammengestellt von

Dr. Siegfried Toeche Mittler



Berlin 1915
Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Preis 20 Pf.

Vorwort.

Der gewaltige Gang der Weltereignisse gestattet für absehbare Zeiten nicht, einen neuen vierten Jahrgang der „Deutschen Kriegsflotte“ *) herauszugeben. Ja, es kann gleichfalls nicht in Aussicht genommen werden, eine neue Auflage erscheinen zu lassen, in der die durch den Krieg bisher eingetretenen Veränderungen berücksichtigt sind. Denn die neuesten Verstärkungen unserer Flotte entziehen sich mit Recht der Öffentlichkeit, und wir dürfen nur annehmen, daß die Verteidigungsmittel des Reiches zur See, soweit sie schon im Bau waren, schneller als geplant fertiggestellt und andere durch erhöhte Bautätigkeit vermehrt worden sind, und die Verluste aufzuführen, dürfte jetzt mitten im schweren Kampfe nicht der gegebene Augenblick sein.

Bei dieser Lage der Verhältnisse war es mir darum zu tun, dieses Jahr mich in einer anderen Form an alle die zu wenden, deren Herz in Begeisterung, Vertrauen und Dankbarkeit für unsere ruhmvolle Flotte schlägt. Da es einer späteren Zeit vorbehalten bleiben muß, eine wirklich zuverlässige Schilderung der Kriegsereignisse zu geben, bis amtliche Berichte vorliegen, schien mir eine zeitliche Zusammenstellung aller Vorgänge zur See, soweit sie durch die Tageszeitungen mit Bestimmtheit bekannt geworden sind, am geeignetsten, denn aus ihr kann sich ein jeder das ihm Wichtige leicht entnehmen. In diesem Rahmen schieden die ausschließlich zu Lande vollbrachten Taten, besonders unseres Marinekorps, aus. Dagegen lag es nahe, kurz der uns verbündeten Flotten zu gedenken.

Es würde mich freuen, wenn diese Sammlung der Ereignisse bei den alten Freunden einigen Beifall fände.

Charlottenburg, am 31. Januar 1915.

Dr. Siegfried Toeche Mittler.

*) Die deutsche Kriegsflotte. Herausgegeben von Dr. Siegfried Toeche Mittler. Mit 57 Schiffsskizzen, 10 Karten, 1 Flaggentafel, 3 graphischen Darstellungen, sowie 16 Abbildungen im Text und 20 photographischen Schiffsansichten auf Tafeln. Preis M 1,—.

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten, insbesondere wird Nachbildung der Schiffsskizzen usw. strafrechtlich verfolgt.

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchdruckerei, Berlin.

940.9142
T57d

Die Tätigkeit unserer Flotte während des ersten Kriegshalbjahres.

2. August 1914. Zum ersten Male seit Bestehen des Reiches war es unserer jungen Flotte vergönnt, an der Seite unseres ruhmvollen Heeres zu kämpfen, und sie zögerte nicht, noch am ersten Tage der Mobilmachung ihre Geschütze donnern zu lassen. **Augsburg,** Komdt. Kapt. z. S. A. Fischer, und **Magdeburg,** Komdt. K. Kapt. Habenicht, ward der Ruhm und Stolz, den ersten scharfen Schuß aus ihren Kanonen in diesem Weltkriege gelöst zu haben, indem sie den russischen Kriegshafen **Libau** beschossen und die Kais und Marineanlagen zerstörten.

4. August 1914. In gleicher Weise gingen im Mittelmeer **Goeben,** mit V. Adm. Souchon an Bord, und **Breslau** gegen die französischen Häfen **Philippeville** und **Bona** in Algerien vor, zerstörten auch hier die Kais und erschwerten und verzögerten dadurch die Einschiffung der nach Frankreich bestimmten Truppensendungen.

5. August 1914. Unmittelbar darauf liefen beide zur Ergänzung ihrer Kohlenvorräte in den Hafen von **Messina** ein, verfolgt von englischen und französischen Mittelmeerstreitkräften, in der Absicht, unsere Kreuzer beim Verlassen des Hafens abzufangen. Noch vor Sonnenuntergang, am 6. August, stachen jedoch beide gefechtsbereit wieder in See, durchbrachen die englische Blockadelinie unter V. Adm. Troubridge und entkamen nach kurzem Feuergefecht mit hoher Geschwindigkeit in östlicher Richtung.

6. August 1914. Inzwischen waren unsere gegen England geplanten Unternehmungen in vollem Gange. Zur allgemeinen Kenntnis gelangte, daß der von der Marine übernommene Bäderdampfer **Königin Luise** (Stapellauf 1913 und 2200 Brutto-Reg. Tonnen), Komdt. K. Kapt. Biermann, der in der **Themsemündung Minen** legte, hierbei von englischen Streitkräften angegriffen und versenkt wurde; der Kommandant und der größte Teil der Besatzung (6 Offiziere und 114 Mann) gerieten in Gefangenschaft. Der engl. gesch. Kr. **Amphion** (1911 und 3500 t) lief bei dem Gefecht auf eine deutsche Mine und ging mit einem Verlust von 148 Mann unter.

12. August 1914. Neben den Minenlegern waren besonders auch unsere **Unterseeboote** vom ersten Tage an bei der Arbeit, die englischen Streitkräfte zu erkunden, und gelangten auf ihren Fahrten an der Ostküste Englands über Schottland hinaus bis zu den Shetlands-Inseln.

18. August 1914. Auf einer dieser Patrouillenfahrten wurde **U 15** von dem engl. gesch. Kr. Birmingham (1913 und 5530 t) vernichtet. Die gesamte Besatzung von 23 Mann mit ihrem Führer fand hierbei den Heldentod.

Gleichzeitig wurde ein Unglücksfall von der engl. Flotte gemeldet, daß in der Nordsee der Tpbtszst. **Bullfinch** (1897 und 400 t) durch Kollision mit dem holländischen Dampfer Cinderdyc ohne Verlust an Mannschaften gesunken sei.

20. August 1914. Ein gleiches Geschick wie U 15 erlitt diesesmal ein **engl. U-Boot,** das von der Straßburg versenkt wurde, als sie sich mit Stralsund auf einem Vorstoß in die südliche Nordsee befand.

27. August 1914. Während unsere in den Nordseehäfen versammelten Streitkräfte ihre Tätigkeit gegen England und seine Flotte richteten, fiel den in den Ostseehäfen formierten die Bekämpfung der russischen Flotte zu. Die gleich am 2. August unternommene Aktion gegen Libau hatte in Rußland erhebliche Beunruhigung hervorgerufen und die Russen veranlaßt, ihren an der finnischen Küste mit größtem Aufwand erbauten Kriegshafen Hangö bereits am 8. August aus Furcht vor einem deutschen Angriff vollständig zu zerstören, den Finnischen Meerbusen selbst durch eine starke Minenkette zu sperren und ihre Schiffe dahinter in sicheren Schutz zu bringen. Unsererseits wurden in dieser Richtung wiederholte Aufklärungen unternommen, und bei einer von ihnen kam die **Magdeburg** bei dickem Nebel nahe **Odensholm** im Finnischen Meerbusen auf Felsen fest. Die von V 26 unternommenen Abschleppungsversuche mißlangen, und so sah sich der Komdt., Kr. Kapt. Habenicht, gezwungen, da inzwischen starke feindliche Kräfte herankamen und das bewegungslose Schiff unter ein vernichtendes Feuer nahmen, das schöne Schiff, um es nicht dem Feinde in die Hände fallen zu lassen, selbst in die Luft zu sprengen. Der tatkräftigen Hilfe von V 26 und dem neu einsetzenden starken Nebel gelang es, einen Teil der Überlebenden zu retten; der Kommandant und etwa 60 Mann fielen in Gefangenschaft.

28. August 1914. Für diesen Tag war englischerseits ein starker Angriff und Vorstoß in die **Deutsche Bucht** angesetzt, in einem Umfang, wie er sich zurzeit wohl noch nicht ganz übersehen läßt, der aber voraussichtlich durch den heldenmütigen Widerstand unserer Vorpostenschiffe vereitelt wurde. Ein starker Nebel begünstigte die Absicht der Engländer, sich unbemerkt zu nähern, und plötzlich sahen sich **V 187** hier und **Ariadne** dort in ein Gefecht mit erdrückender Übermacht verwickelt. Auch **Cöln** und **Mainz** setzten dem Vordringen energischen Widerstand entgegen. Mit Sicherheit konnte eine feindliche Beteiligung von zwei Schlachtkreuzern, mehreren modernen geschützten Kreuzern, etwa 40 Torpedobootszerstörern mit den gesch. Kr. Arethusa und Fearleß und einer größeren Anzahl Unterseeboote festgestellt werden. Ein Eingreifen der Festung Helgoland war des Nebels wegen nicht möglich gewesen. Wir mußten den Verlust der Cöln, Mainz und V 187 mit ihren tapferen Kommandanten und höheren Verbandsführern und der Ariadne beklagen. Von Cöln ist niemand gerettet worden, von der Mainz und V 187 dagegen sind etwa 250 in englische Gefangenschaft gekommen, und allein von der Ariadne konnten wir selbst Überlebende bergen. Der den Engländern zugefügte Schaden steht nicht fest, doch gaben sie selbst einen Verlust von 29 Toten und 38 Verwundeten zu.

31. August 1914. Gleich nach Ausbruch des Krieges wurden wie bei den Feinden so auch bei uns eine größere Anzahl großer schneller Dampfer durch Einbau von Geschützen und Anbordnahme von Offizieren und Mannschaften zu Hilfskreuzern umgewandelt, die dazu bestimmt waren, gegen feindliche Handelsschiffe vorzugehen. Ihrer Tätigkeit verdanken wir viel, und noch heute, nach einem halben Jahr, sind einige von ihnen ungeschwächt an der Arbeit. Während nun **Kaiser Wilhelm der Große,** Komdt. F. Kapt. Max Reymann, nach manchen erfolgreichen Fahrten im Atlantischen Ozean damit beschäftigt war, in den neutralen Gewässern der spanischen Kolonie Rio del Oro Kohlen zu nehmen, wurde er von dem engl. gesch. Kr. Highflyer (1898 und 5700 t) überrascht und nach kurzem ungleichen Kampfe versenkt. Die gesamte Besatzung konnte sich an Land retten und wurde dort von der spanischen Regierung interniert und später nach Las Palmas auf den Canarischen Inseln gebracht.

3. September 1914. Die Minenverseuchung der englischen Küsten durch unsere Flotte forderte ein weiteres Opfer in dem engl. Tpkbt. **Speedy** (1893 und 800 t), das in letzter Zeit dem Fischereischutz gedient hatte.

5. September 1914. Unsere Unterseeboote ließen es nicht nur bei Erkundigungen, wie in den ersten Wochen, bewenden, sondern schritten bei günstiger Gelegenheit zum Angriff. Den ersten Erfolg hatte dabei **U 21,** Komdt. Kaptlt. Hersing, dem es gelang, auf dem Tyne bei Newcastle den engl. gesch. Kr. **Pathfinder** (1904 und 3000 t) durch wohlgezielten Torpedoschuß in vier Minuten mit fast der gesamten Besatzung von etwa 250 Mann zu versenken.

7. September 1914. Inzwischen hatte im fernen Osten die deutsche Hochburg in Ostasien, **Kiautschou,** sich nach dem schmachvollen Verrat Englands an der germanischen Rasse rüsten müssen, der japanischen Belagerung zu trotzen. Das empörende Ultimatum, das dieses Land am 19. August unserer Regierung überreichte, war keiner Antwort gewürdigt worden, und die Mitteilung hiervon an unseren Gouverneur in Tsingtau, Kapt. z. S. Meyer-Waldeck, hatte dieser mit den knappen, denkwürdigen Worten beantwortet: „Einstehe für Pflichterfüllung bis aufs Äußerste." Alle wehrpflichtigen Deutschen in Ostasien wurden nach Tsingtau beordert, und soweit es ihnen möglich war, eilten sie in gleicher Begeisterung wie unser Volk daheim herbei. Zu diesen vielleicht 1000 Reservisten traten noch die Besatzungen unserer in Ostasien befindlichen kleineren Schiffe, die wegen ihres geringen Kampfwertes darauf hatten verzichten müssen, dem Feinde auf hoher See entgegen zu treten. Zum Teil wurden ihre Geschütze mit in den Befestigungswerken aufgestellt und die Mannschaft an Land gegeben, zum Teil sollten sie in der Bucht vom Wasser her unterstützend eingreifen. So war die Gesamtbesatzung auf etwa 4800 Mann angewachsen. Während von der Landseite die Japaner mit einer Armee von fast 23 000 Mann mit 142 Kanonen, die Engländer mit etwa 1350 Mann zur Einschließung schritten, blockierten auf der Wasserseite die engl. Linienschiffe Triumph und Swiftsure (1903 und je 12 000 t), das

jap. Linienschiff Suwo (1900 und 12 900 t), eine Anzahl Kreuzer und Torpedoboote die Bucht. Der jap. Tpbtszst. **Schirotaje** (1905 und 380 t) kam dabei sieben Seemeilen südlich bei Lien-Tao auf einem Felsen fest und wurde von Jaguar zerschossen.

9. September 1914. Der gr. engl. Hilfskr. **Oceanic** (1899 und 17 300 Brutto-Reg. Tonnen) der White Star Linie lief an der Nordküste Schottlands auf Strand und ging verloren.

13. September 1914. Dem engl. U-Boot E 9 gelang es, die auf Vorposten befindliche **Hela** zu torpedieren. Das Schiff ging verloren, aber die Besatzung konnte bis auf zwei Mann gerettet werden.

14. September 1914. Die australische Regierung meldete den Verlust ihres U-Bootes **A E 1** (1913 und 710 t) einschließlich der Besatzung von 34 Mann.

An der brasilianischen Küste, in dessen Nähe er manchem feindlichen Dampfer aufgelauert, erlag unser Hilfskr. **Cap Trafalgar** nach zweistündigem Gefecht der überlegenen Feuerwirkung des engl. Hilfskr. Carmania. Von der Besatzung fanden der Komdt., K. Kapt. Wirth, 2 Offiziere und 12 Mann den Tod, 8 Offiziere, 15 Deck- und Unteroffiziere und 286 Mann konnten durch Eleonore Woermann gerettet werden und sind von der argentinischen Regierung auf der Insel Martin Garcia interniert. Der Feind meldete 9 Tote.

20. September 1914. Dem Raubzuge gegen unsere kleineren, ungeschützten Kolonien mußten wir vorerst schweigend zusehen. So war bereits Anfang August Togo einem gemeinsamen Vorgehen der Engländer und Franzosen zum Opfer gefallen, am 29. August wurde Samoa mit Hilfe der Neuseeländer für England besetzt, am 11. September teilten Herbertshöhe und der Bismarckarchipel dasselbe Geschick. Von den Marschall-Inseln, den Karolinen und Marianen nahm Japan Besitz, angeblich um sie später Australien zu überlassen. Nicht anders erging es den offenen Küstenstädten unserer großen afrikanischen Kolonien Duala, Lüderitzbucht und Swakopmund. Vor Daressalam erschien der engl. gesch. Kr. **Pegasus** (1897 und 2200 t), bombardierte die Stadt, zerstörte die F. T. Anlage und schoß die im Hafen im abgerüsteten Zustand liegende **Möve** in den Grund, deren Besatzung bereits im Innern des Landes auf dem Tanganjika-See und dem oberen Kongo verwendet worden war. Unmittelbar darauf gelang es der **Königsberg,** Komdt. F. Kapt. Looff, den nach Zanzibar gegangenen Feind dort aufzufinden, und da er im Begriff war, seine Maschinen zu reinigen, in kurzer Zeit wrack zu schießen. Von der Besatzung wurden 25 Mann getötet und 30 verwundet.

22. September 1914. Unser ostasiatisches **Kreuzergeschwader** unter dem Befehl des V. Adm. Grafen Spee war, als der Krieg ausbrach, weit verteilt in seinem Stationsbereich. Scharnhorst, Komdt. Kapt. z. S. F. Schultz, und Gneisenau, Komdt. Kapt. z. S. Maerker, befanden sich vor Ponape und machten dort zusammen mit der Titania mobil. Nürnberg, Komdt. Kapt. z. S. K. v. Schönberg, wurde herangezogen, Leipzig, Komdt. F. Kapt. Haun, sollte erst später zu dem Geschwader stoßen, und Emden, Komdt. F. Kapt.

K. v. Müller, erhielt einen Sonderauftrag. Im allgemeinen fuhren in der Folge nur Scharnhorst und Gneisenau zusammen, während Nürnberg häufig detachiert wurde. So lagen die Kreuzer am 19. August vor den Marschall-Inseln, am 14. September erschienen sie vor Apia, aus dessen Hafen sich aber leider die feindliche Flotte bereits wieder entfernt hatte. Am 21. September wurde bei den französischen Gesellschafts-Inseln gekohlt und am 22. erschienen unsere Panzerkreuzer vor dem Hafen **Papeete** auf Tahiti, vernichteten das dort liegende franz. Kbt. **Zelée** (1899 und 650 t) und beschossen die Forts und Werftanlagen.

Die **Emden** unter ihrem schneidigen und tapferen Führer hatte gleich nach der Mobilmachung bereits am 21. August einen Dampfer der russischen Freiwilligen-Flotte gekapert, war dann Anfang September im Golf von Bengalen erschienen und hat dieses dem englischen Handel äußerst wichtige Gebiet während fast zweier Monate bis in die fernsten Schlupfwinkel mit unvergleichlicher Kühnheit und Verwegenheit durchstreift, viele Dampfer versenkt und dem englischen Handel einen Schaden zugefügt, der auf 100 Millionen Mark beziffert werden kann. Nächtlicherweile erschien sie vor **Madras,** setzte durch Beschießung 2 Tanks, die etwa 600 000 Hektoliter Petroleum faßten, in Brand und verschwand vor Tagesanbruch, ohne ihrerseits durch die Verteidigungswerke der Stadt getroffen zu sein.

Während uns dieser Tag von unseren Schiffen in der Ferne gute Nachricht brachte, durcheilte am Nachmittag die Welt die Kunde von der unvergleichlichen Heldentat von **U 9,** Komdt. Kaptlt. O. Weddigen, dem es am frühen Morgen etwa 20 Seemeilen nordwestlich Hoek van Holland geglückt war, die in langsamer Fahrt befindlichen 3 engl. Pzkr. **Aboukir, Hogue und Cressy** (1900 und je 12 200 t) nacheinander anzugreifen und innerhalb einer Stunde zu versenken. 1397 Seeleute fanden dabei den Tod in den Wellen und nur 60 Offiziere und 777 Mann konnten durch herbeieilende Dampfer gerettet werden.

8. Oktober 1914. Durch den Torpedoschuß des engl. U-Bootes E 9 (1913 und 710 t) ging **S 116** auf Vorposten in der Nordsee verloren, während fast die gesamte Besatzung gerettet wurde.

11. Oktober 1914. Der unermüdlichen Aufklärung in der Ostsee gelang es, Teile der sehr vorsichtigen russischen Flotte vor dem Finnischen Meerbusen zu sichten, und **U 26,** Komdt. Kaptlt. Frhr. v. Berkheim versenkte den russ. Pzkr. **Pallada** (1906 und 8000 t) durch wohlgezielten Torpedoschuß mit der gesamten Besatzung von fast 600 Mann. Der begleitende Pzkr. Bajan konnte sich nur durch eilige Flucht retten.

15. Oktober 1914. Auch in der nördlichen Nordsee hatte unsere Unterseebootswaffe abermals Erfolg, indem unser ruhmreiches **U 9** den engl. gesch. Kr. **Hawke** (1891 und 7800 t) in fünf Minuten zum Sinken brachte. Von der 575 Mann starken Besatzung wurden nur 1 Offizier und 49 Mann gerettet.

17. Oktober 1914. Die Belagerung von **Tsingtau** war seit dem 7. September langsam vorgeschritten; am 26. und 27. September fanden besonders heftige Angriffe der Japaner statt. Daß aber trotzdem die Besatzung zu Lande wie zu Wasser von ungebeugtem Mut erfüllt war, bewies der überaus kühne Durchbruch von **S 90,** Kondt. Kaptlt. Brunner, gegen Abend durch die Blockadelinie und der schneidige Angriff auf den jap. gesch. Kr. **Takatschio** (1885 und 3700 t) gegen 2 Uhr nachts, durch den das Schiff vollständig in die Luft gesprengt wurde, so daß von 264 Mann nur 1 Offizier und 9 Mann gerettet wurden. Da dem tapferen Boot der Rückzug in den Hafen verlegt worden war, entschloß sich der Kommandant, das Boot auf Strand zu setzen. Die Besatzung von 64 Mann wurde in Nanking interniert.

An der holländischen Küste gerieten **S 115, S 117, S 118, S 119** bei Ausführung eines besonderen Auftrages mit dem engl. gesch. Kr. Undaunted (1914 und 3600 t) und den Zerstörern Lance, Lennox, Legion und Loyal (1913/14 und je 950 t) in einen Kampf und gingen mit 193 Mann unter; 31 Mann kamen in Gefangenschaft.

18. Oktober 1914. Unsere Vorposten in der Nordsee vereitelten am Nachmittag einen Angriff des engl. U-Bootes **E 3** (1912 und 710 t) und brachten es zum Sinken.

21. Oktober 1914. Von allgemeinem Interesse war das Anhalten des engl. Dampfers **Glitra** etwa 12 Seemeilen von der norwegischen Küste entfernt durch eines unserer Unterseeboote. Die Mannschaft mußte in Booten das Schiff verlassen und der Dampfer wurde durch Öffnen der Ventile versenkt. Dieser Vorgang stellte die erste Vernichtung eines Handelsschiffes durch ein Unterseeboot dar. Späterhin glückte es uns noch wiederholt, auf diese Weise dem englischen Handel im Kanal zu schaden, da am 26. November unser erprobtes **U 21** die Dampfer Malachite und Primo versenkte, andere am 22. Januar 1915 den Dampfer Dunward und am 31. Januar den Dampfer Takumaru, der bedeutende Mengen Lebensmittel für die englische Armee in Frankreich geladen hatte. Aber immer weiter drangen unsere U-Boote vor und am 30. Januar wurde bekannt, daß wiederum U 21 in der Irischen See in der Höhe von Liverpool, gut 1000 Seemeilen von der Operationsbasis entfernt, also an der England allein noch offen stehenden Westküste, an einem einzigen Tage 3 engl. Dampfer vernichtet habe. Dies dürfte der Anfang sein eines ganz energischen Vorgehens gegen eine Verproviantierung unseres Feindes von über See und gegen die Einfuhr von Kriegsmaterialien. Und wir dürfen hoffen, daß in gleich unnachsichtiger Weise die Angriffe unserer U-Boote sich auch gegen die Truppentransporte nach Frankreich richten werden.

28. Oktober 1914. Die weiteren Jagdfahrten der **Emden** bedeuten eines Siegeszug ohne gleichen. Aber nicht nur, daß von Zeit zu Zeit eine Liste auf weitem Meere versenkter Schiffe bekannt wurde, sondern kühn wagte sie sich auch in die belebtesten Wasserstraßen und erschien, nachdem sie sich zur Täuschung der Feinde einen vierten Schornstein aufgebaut hatte, bei Morgengrauen in der Straße von Malakka im Hafen von **Pulo Penang** und vernichtete dort, bevor der

Feind dem Angriff recht begegnen konnte, den russ. gesch. Kr. **Schemtschug** (1903 und 3200 t) und den franz. Tpbtszst. **Mousquet** (1900 und 300 t). Von dem Kreuzer wurden hierbei 86 Mann getötet und 138 verwundet. —

England erlitt an demselben Tage den schwerstwiegenden Schiffsverlust seit Kriegsbeginn, den es deshalb geheim zu halten versuchte. An der Nordküste von Irland geriet das engl. Großkampfschiff **Audacious** (1912 und 27 000 t) in einer Gegend, die man völlig sicher gehalten, auf eine Mine, wurde schwer leck und sank. Die Besatzung konnte gerettet werden, besonders durch den Ozeandampfer Olympic.

Rußland brachte die Verlustliste eines **Torpedoboots,** das voraussichtlich einer Mine zum Opfer gefallen war.

31. Oktober 1914. Hand in Hand mit dem Vordringen unserer Truppen in Belgien, und besonders nach dem Fall von Antwerpen, verlegten unsere unermüdlichen U-Boote ihre Tätigkeit bis in den Englischen Kanal, bis dicht vor die wichtigsten feindlichen Hafenplätze. Auf der Rückfahrt von Dünkirchen wurde der in rascher Fahrt befindliche engl. gesch. Kr. **Hermes** (1898 und 5700 t) von U 27 angegriffen und unter Verlust von 40 Seeleuten versenkt.

1. November 1914. **Scharnhorst, Gneisenau** und **Nürnberg** hatten sich von Tahiti am 22. September der Küste von Chile genähert. Hier war auch **Leipzig** zu ihnen gestoßen, die seit Ausbruch des Krieges an der Westküste Amerikas sich aufgehalten hatte und von deren Vorgehen gegen feindliche Handelsschiffe Kunde von den Küsten Perus und Chiles zu uns gedrungen war. Ja, es war Graf Spee gelungen, selbst die **Dresden,** Komdt. Kapt. z. S. Lüdecke, von der Ostküste Amerikas zu sich heranzuziehen. Dieser Kreuzer befand sich Anfang August nach Ablösung durch Karlsruhe auf der Heimreise, wurde durch den Kriegsausbruch aber an der Fortsetzung seiner Reise gehindert. Seit dieser Zeit hatte sich das Schiff auf weitem Meere außerordentlich vielseitig und umsichtig betätigt. Am 11. August kam die Nachricht, daß der Ozeandampfer Mauretania bis Halifax von ihm gejagt worden sei. Eine Woche später vernichtete er in der Nähe von Pernambuco einen englischen Dampfer und setzte dann hauptsächlich an der brasilianischen Küste seine Jagdfahrten erfolgreich fort. Mit diesem vereinigten Geschwader von 2 Panzerkreuzern und 3 gesch. Kreuzern stellte V. Adm. Graf Spee auf der Höhe von **Coronel** bei stürmischer See und bereits untergehender Sonne ein englisches Geschwader fest, das aus den Pzkrn. **Monmouth** (1901 und 9950 t) und **Good Hope** (1901 und 14 300 t), dem gesch. Kr. **Glasgow** (1909 und 4900 t) und dem Hilfskr. **Otranto** unter dem Befehl des K. Adm. Cradock bestand. Unsere beiden Panzerkreuzer folgten mit hoher Fahrt den beiden Engländern, schoben sich zwischen sie und die Küste und eröffneten das Feuer. Das Salvenfeuer der 21 cm Kanonen war außerordentlich wirkungsvoll, während der Feind nur seine 23 cm Kanonen gebrauchen konnte, da die 15 cm durch den hohen Seegang ausfielen. Nach kürzester Zeit brach auf beiden englischen Panzerkreuzern ein Brand aus. Glasgow und Otranto hatten sich nach den ersten Treffern entfernt

und waren, durch die hereinbrechende Dunkelheit begünstigt, entkommen. Die letzten Salven wurden bereits bei völliger Nacht auf die brennenden Schiffe abgegeben. Nach 52 Minuten war das Gefecht entschieden; Good Hope war gesunken, Monmouth, der noch versuchte zu entkommen, wurde von der anfänglich detachierten Nürnberg gefunden und nach wenigen Schüssen zum Kentern gebracht. An eine Rettung der Mannschaften war bei dem hohen Seegang und Nacht nicht zu denken. Wir selbst hatten keine Verluste und nur unbedeutende Beschädigungen. Die Bedeutung dieses Seesieges der deutschen Flotte war eine außerordentlich große, wurde mit ihm doch der Nimbus der Unbesieglichkeit der englischen Flotte genommen und der Welt ein achtunggebietendes Beispiel seemännischer Taktik und artilleristischer Ausbildung gegeben. Der eigentliche Kampf der 4 Panzerkreuzer gegeneinander war nur unwesentlich zu unseren Gunsten, da 23 200 Tonnen mit 16 : 21 cm, 12 : 15 cm und 1528 Mann gegen 24 250 Tonnen mit 2 : 23,4 cm, 30 : 15 cm und 1440 Mann standen.

3. November 1914. Zum ersten Male unternahmen unsere Kreuzer einen Vorstoß nach der englischen Küste und beschossen **Yarmouth** mit seinen Küstenwerken. Dem wieder abfahrenden Geschwader versuchte das engl. U-Boot **D 5** (1911 und 550 t) zu folgen, geriet hierbei auf eine Mine und ging mit Verlust von 1 Offizier und 20 Mann verloren.

4. November 1914. Bei der Einfahrt in die Jademündung geriet **Yorck** bei dickem Nebel auf eine Hafenminensperre und sank. Von 633 Mann konnten 382 gerettet werden.

7. November 1914. Nachdem unsere tapfere Besatzung von **Tsingtau** am 3. einen letzten großen Ausfall unternommen, sah Kapt. z. S. Meyer-Waldeck sich gezwungen, nach Erschöpfung aller Verteidigungsmittel und nachdem der Sturmangriff der Japaner sie bis in die Befestigungswerke geführt, nach einer heldenmütigen Verteidigung von 43 Tagen morgens um 9 Uhr die Festung zu übergeben. Kapt. z. S. Saxer hatte die Übergabeverhandlungen mit den Japanern zu führen; die Bedingungen waren ehrenvoll. Sämtliche im Hafen liegende Schiffe **Iltis, Luchs, Tiger, Jaguar, Cormoran,** der schon früher außer Dienst gestellte **Taku,** und das große Schwimmdock waren vorher in die Luft gesprengt und gesunken, die Kanonen an Land zerstört. Unsere Verluste an Toten betrugen 6 Offiziere und etwa 170 Mann, an Verwundeten etwa 600 Mann. Auf japanischer Seite wurden angegeben 236 Tote, 1282 Verwundete, auf englischer 12 Tote, 61 Verwundete. 201 Offiziere, unter ihnen der verwundete Gouverneur, und 3841 Mann kamen nach Japan in Gefangenschaft. 17 Jahre war die Pachtung Kiautschou in deutschem Besitz gewesen. Deutscher Fleiß und deutsche Tatkraft hatten aus diesem Stück Erde eine Musterkolonie gemacht, deren Ruf weithin erklang, und die jedem Deutschen ans Herz gewachsen war, denn wir konnten stolz sein auf diese Schöpfung. Deshalb wollen und dürfen wir diesen Diebstahl nie vergessen, weder dem Urheber noch dem Täter.

9. November 1914. Die immer mehr zunehmenden Verfolgungen unserer Auslandschiffe zwangen den **Geier,** nachdem er mit vielem Geschick während dreier Monate im Stillen Ozean gekreuzt war, im Hafen von Honolulu abzurüsten. Seine geringe Geschwindigkeit und sein bescheidener Gefechtswert gaben ihm keine Hoffnung auf weitere Erfolge.

11. November 1914. **Emden** hatte seine Fahrten südwärts fortgesetzt und schickte sich an, ein Landungskorps abzusetzen, das die auf den **Kokos-Inseln** befindliche englische Kabelstation und F. T. Anlage zerstören sollte. Leider gelang es den englischen Beamten, noch einen Funkenspruch auszusenden, der von dem der australischen Regierung gehörigen engl. gesch. Kr. **Sydney** (1912 und 5700 t) aufgenommen werden konnte, der, auf der Suche nach der Emden, sich nunmehr mit hoher Fahrt dorthin wandte. Die zu Anker liegende Emden wartete, als sie den Feind kommen sah, nicht erst die Rückkehr der Gelandeten ab, sondern fuhr ihm entgegen und eröffnete das Feuer. Die artilleristische Überlegenheit der 8 : 15,2 cm über die 12 : 10,5 cm setzte aber bald unseren Kreuzer in Flammen, und da infolge Fortgeschossenwerdens der Schornsteine auch die Geschwindigkeit nicht mehr zu halten war, entschloß sich F. Kapt. v. Müller, sein treu bewährtes Schiff auflaufen zu lassen und so weiteres unnötiges Blutvergießen zu verhindern. Unsere Verluste waren schwer; wir zählten an Toten 6 Offiziere, 4 Deckoffiziere, 26 Unteroffiziere, 93 Mann, an Schwerverwundeten 1 Unteroffizier und 7 Mann. Die Engländer gaben ihren Verlust mit 4 Toten und 12 Verwundeten an. Die Überlebenden, unter ihnen der tapfere Kommandant, wurden zu Gefangenen gemacht. Die Verwundeten kamen nach Colombo, die anderen nach Malta, wo sie am 6. Dezember eintrafen. Das **Landungsdetachement** unter dem Befehl des 1. Offiziers Kaptlt. v. Mücke, in Stärke von 2 Offizieren, 47 Mann mit 4 Maschinengewehren in einer Dampfpinasse und 2 Kuttern, mußte diesem Kampf untätig zusehen. Es gelang ihm alsdann, von dem im Hafen liegenden Schoner **Ayesha** Besitz zu nehmen und auf ihm zu entkommen. Die Zeitungen brachten im Laufe der nächsten Wochen Nachrichten, daß diese tapfere kleine Schar würdig ihrer früheren Tätigkeit die Jagd auf feindliche Handelsschiffe fortgesetzt hätte. Ein englischer Kohlendampfer wurde erbeutet, und während diese Zeilen sich bereits in Druck befinden, erreicht uns die fast unglaublich klingende Nachricht, daß die gesamte Abteilung nach Einfahrt in das Rote Meer bei Hodeida in Sicht eines französischen Panzerkreuzers unter dem Jubel der Türken wohlbehalten gelandet sei.

Unser Stationskreuzer in Ostafrika, von dessen erfolgreichem Vorgehen gegen den engl. Kr. Pegasus unter dem 20. September berichtet wurde, hatte durch seine vielseitige Tätigkeit den Engländern nicht weniger Sorge gemacht. Seine Streifzüge erstreckten sich von Sokotra, wo er am 6. August einen Dampfer genommen hatte, über den ganzen Indischen Ozean; vor Dschibuti war er erschienen und hatte die Eisenbahn nach Adis Abeba beschossen und zerstört. Gegen ihn hatte Eng-

land ein Geschwader, bestehend aus dem Linienschiff Goliath (1898 und 13 150 t) und den gesch. Krn. Chatham (1911 und 5500 t) und Weymouth (1910 und 5300 t), aufgeboten, dem es gelang, die **Königsberg** an der Mündung des **Rufidji** festzustellen und, als sie sich flußaufwärts zurückzog, die Mündung durch Versenken von Dampfern zu sperren. Das Schiff selbst blieb unversehrt, die Besatzung bildet seitdem eine willkommene Verstärkung unserer dortigen Schutztruppe.

Beim Minensuchen in der Kiautschou-Bucht geriet ein **jap. Tpbt.** selbst auf eine **Mine** und ging ohne Verlust an Menschen verloren.

12. November 1914. Auf der Reede von Deal fiel das dort zu Anker liegende engl. Kbt. **Niger** (1892 und 820 t) innerhalb 20 Minuten mit einem Verlust von 15 Mann einem neuen kühnen U-Boots-Angriff zum Opfer.

17. November 1914. Der nahende Winter ließ die Befürchtung wieder stärker werden, daß die russischen Seestreitkräfte wegen der bevorstehenden Vereisung ihrer Häfen alles daran setzen würden, **Libau** für sich benutzbar zu machen, da dessen Offenhalten allein gesichert ist. Um dem vorzubeugen, erneuerten unsere Ostseestreitkräfte die Aktion gegen diesen Stützpunkt, und nachdem Torpedoboote das Innere des Hafens als leer von feindlichen Schiffen festgestellt, sperrten wir die Einfahrt vollständig durch Versenken von Schiffen. Die militärisch wichtigen Anlagen wurden unter erneutes Feuer genommen. Unsere Befürchtungen wurden zwei Tage später aufs beste dadurch bestätigt, daß aus Helsingfors gemeldet wurde, daß englische U-Boote in die Ostsee eingedrungen und dort eingelaufen seien.

18. November 1914. Hilfskr. **Berlin** wurde durch Maschinenschaden gezwungen, in Drontheim einzulaufen und dort abzurüsten. Bemerkenswert war dabei, daß es dem Schiffe gelang, während der Dunkelheit das äußerst schwierige Fahrwasser zu passieren, ohne daß die norwegischen Küstenwachen seine Durchfahrt bemerkt hatten. Unsere Besatzung verbleibt in Norwegen.

23. November 1914. Auch unsere Flotte hatte den Verlust von **U 18**, Komdt. Kaptlt. v. Hennig, zu verzeichnen, das an der Nordküste Schottlands von einem engl. Patrouillenfahrzeug zum Sinken gebracht wurde. Ein Mann ertrank, während 3 Offiziere, 23 Mann durch das engl. Tpbt. Garry gerettet werden konnten.

26. November 1914. Eine gewaltige Explosion vernichtete das in Sheerneß vor Anker liegende engl. Linienschiff **Bulwark** (1899 und 15 250 t); als sich die dichten Rauchwolken verzogen hatten, war das Schiff vollständig verschwunden und von 730 Mann konnten nur 14 gerettet werden. Die Ursache der Explosion wurde von England als unbestimmbar angegeben; die Admiralität glaubt annehmen zu müssen, daß eine Selbstentzündung der Pulverkammern vorgelegen habe.

28. November 1914. Auf der Höhe von St. Andrews in Schottland scheiterte während eines Sturmes ein **engl. Tpbtszst.;** die Besatzung konnte sich in Booten retten.

8. Dezember 1914. Die für Englands Macht und Ansehen außerordentlich empfindliche Niederlage bei Coronel hatte die Admirali-

tät veranlaßt, zur Vernichtung unserer Kreuzer eine bedeutende Macht aufzubieten. V. Adm. Sturdee, dem der Befehl über das zu diesem Zweck gebildete Geschwader übertragen wurde, hatte seine Flagge auf dem Schlachtkr. Invincible (1907 und 20 000 t) gesetzt; ferner gehörte ihm an das Schwesterschiff Inflexible, die Pzkr. Carnarvon (1903 und 11 000 t), Cornwall, Kent (1902 und je 10 000 t) und der gesch. Kr. Bristol (1910 und 4900 t). Diese starke Flotte hatte sich in Port Stanley auf den **Falkland-Inseln** zum Kohlen zusammengezogen und dort noch das Linienschiff Canopus (1897 und 13 150 t), das seinerzeit zu spät zum Gefecht an Chiles Küste erschienen war, mit sich vereinigt; vielleicht, daß auch der gesch. Kr. Glasgow, der in Rio de Janeiro im Schwimmdock seine Schäden von Coronel hatte ausbessern lassen, wieder verwendungsbereit sich eingefunden hatte. Auf unser siegreiches Geschwader hatten inzwischen im Stillen Ozean im Laufe der letzten Wochen mehrere feindliche Flotten, wie die australische und vor allem die japanische, einen immer stärkeren Druck ausgeübt. Möglich, daß Graf Spee, diesem ausweichend, um Kap Horn herumgegangen war. Er sandte einen Kreuzer zur Aufklärung nordwärts voraus, der ihm alsbald die Anwesenheit zweier Engländer an der Ostseite der Falkland-Inseln meldete. Der Admiral entschloß sich sofort zum Kampf, mußte aber, als er gefechtsbereit den Feind gegen 7½ Uhr morgens sichtete, feststellen, daß nicht weniger als sechs große Schiffe ihm entgegenstanden. Sein Entschluß blieb dennoch bestehen, mit seinem Flaggschiff und Gneisenau anzugreifen. Der Leipzig, Nürnberg und Dresden gab er den Befehl, sich zu zerstreuen, da ein Kampf mit den bedeutend überlegenen Einheiten ihnen keine Aussicht auf Erfolg bot; die im Gefolge befindlichen Kohlendampfer Baden und Santa Isabel blieben zurück. Doch kaum waren die ersten Schüsse gefallen, als hinter dem Felsen des Stanley-Hafens die beiden englischen Schlachtkreuzer hervorkamen und damit mußte das Geschick unserer Braven entschieden sein. Das Gefecht wurde nun in einer Entfernung geführt und dank der überlegenen Geschwindigkeit des Gegners gehalten, die die englischen 34 cm Geschütze voll zur Wirkung brachte, es aber unseren 21 cm Kanonen nicht mehr gestattete, ausschlaggebenden Schaden zuzufügen. Drei volle Stunden hatte der Scharnhorst, mit der Flagge seines heldenmütigen Admirals im Mast, gekämpft, was die nicht mehr vollen Munitionskammern noch hergaben, und die Berichte meldeten übereinstimmend, daß die Mannschaft gefeuert habe, so lange noch ein Geschütz über Wasser stand. Dann ist das stolze Schiff in die Tiefe gesunken mit der gesamten Besatzung. Die hier freigewordenen feindlichen Schiffe stürzten sich nun auf den Gneisenau, den diese erdrückende Übermacht bisher noch nicht hatte vernichten können. Zwei weitere Stunden hatte sich dann dieses Schiff noch gewehrt, bis es 5 Uhr 15 Min. mit wehender Flagge unterging. Und billig hatten sich beide nicht verkauft. Schwere Schäden, die in den Docks von Gibraltar ausgebessert werden, geben davon Zeugnis. Wir bedurften keiner amtlichen Meldung der britischen Admiralität, die doch nur die eigenen Verluste verschleiern wollte und mußte, wir wußten es so, daß diese Schiffe als

ein Stolz unserer jungen Flotte gesunken waren, daß um dieses Heldentum, das unsere braven blauen Jungen dort fern der Heimat bewiesen haben, die Welt uns beneidet, und wir wollen es ihnen nie vergessen, was sie uns getan und was wir ihnen schulden. Leipzig und Nürnberg wurden von einer verfolgenden Übermacht späterhin gesichtet und gleichfalls nach hartnäckigem Kampfe versenkt. Ihr Untergang und ihr letzter Kampf bildet kein geringeres Ruhmesblatt in den Taten unserer Flotte. Allein der Dresden gelang es zu entkommen und am 17. Dezember Puntas Arenas anzulaufen. Ja, das Unerhörte ist ihr geglückt, bis auf den heutigen Tag sich den unzähligen Nachstellungen zu entziehen und ein neues Zeugnis abzulegen von einer bewundernswerten Kühnheit der Führung und Tüchtigkeit der Besatzung. Die Seeschlacht bei den Falkland-Inseln bedeutete für unsere Marine den größten und schwersten Verlust, der sie je betroffen. Von dem Scharnhorst blieb niemand am Leben, von dem Gneisenau retteten die Engländer dagegen 17 Offiziere und 168 Mann, von der Nürnberg 7 Mann, von der Leipzig 4 Offiziere und 14 Mann; das außerordentlich kalte Wasser hatte viele erstarren lassen, bevor Rettung kam. Unter Berücksichtigung, daß die Besatzungen der beiden gleichfalls versenkten Kohlenschiffe gerettet worden sind, haben etwa 2000 brave Seeleute den Heldentod gefunden, mit ihnen der Admiral, sämtliche 4 Kommandanten und der Chef des Stabes Kapt. z. S. Fielitz.

16. Dezember 1914. Uns alle bewegten noch die Nachrichten von dem Verlust unserer heldenhaften Schiffe aufs tiefste, als eine hoch erfreuliche Kunde von unserer Flotte kam, gleichsam als wollte sie der Welt zeigen, daß ihr Mut ungebrochen und sie bereit sei, Vergeltung zu üben. Nächtlicherweile hatten unsere großen und kleinen Kreuzer einen Vorstoß an die englische Küste unternommen und in bewundernswerter Weise ihren Weg sicher durch die englischen Minenfelder gefunden. Bei Morgengrauen eröffneten sie alsdann ein starkes einstündiges Feuer auf die befestigten Küstenplätze **Hartlepool, Whitby** und **Scarborough.** Die Küstenbatterien erwiderten zwar, konnten aber unsere Schiffe nicht erreichen. Von der mächtigen englischen Flotte war nichts zu sehen; allein vier Torpedobootszerstörer versuchten einen Angriff; zwei von ihnen wurden vernichtet und einer schwer beschädigt. Unsere Flotte erreichte, nachdem sie ihre Aufgabe glänzend gelöst, wohlbehalten ihre Häfen. Der angerichtete Schaden war ein gewaltiger, da außer Marineanlagen und Signalstationen ganze Häuserreihen und Fabriken in Trümmer sanken, und wurde auf 100 Millionen Mark angegeben. An Menschen forderte die Beschießung 122 Tote, 175 Schwer- und 364 Leichtverwundete. Stärker aber noch war der moralische Eindruck, das bewies das Wutgeheul der englischen Zeitungen. Dieses Mal hatte das stolze England in seiner meerbeherrschenden Sicherheit den Krieg im eigenen Lande verspürt; wir hatten dieses Volk da getroffen, wo es am verwundbarsten ist, in ihrem dünkelhaften Hochmut.

25. Dezember 1914. Im Gegensatz hierzu schlug ein **englisches Unternehmen mit Flugzeugen,** gegen unsere Nordsee-Flußmündungen

aufzuklären, vollständig fehl. Mehrere gesch. Kreuzer, Torpedobootszerstörer und Unterseeboote, die ein Transportschiff mit Flugzeugen decken sollten und tags zuvor von England abgefahren waren, erschienen gegen 5 Uhr früh in der Nordsee und setzten 9 Maschinen zu Wasser. Aber kaum daß die ersten von ihnen aufgeflogen waren und die Richtung nach Cuxhaven eingeschlagen hatten, erschienen von uns zwei Zeppeline und mehrere Flugzeuge, die ihrerseits von Torpedo- und Unterseebooten unterstützt wurden. Wir erzielten durch Bombenwurf auf mehreren Schiffen Brandwirkung und vereitelten die Absicht des Feindes. Sechs feindliche Flugzeuge gingen verloren und nur einige Besatzungen konnten von ihren U-Booten gerettet werden.

1. Januar 1915. Das neue Jahr begann mit einem herzerfreuenden Neujahrsgruß an die englische Flotte. Eines unserer unermüdlich wachsamen und tätigen U-Boote sichtete nachts gegen 2 Uhr bei sehr stürmischer See in der Nähe von Portsmouth das auf westlichem Kurse laufende Linienschiff **Formidable** (1898 und 15 250 t) und brachte ihm auf Steuerbord einen hervorragend gezielten Torpedoschuß bei, so daß das große Schiff in 45 Minuten versunken war und 550 Mann mit in die Tiefe riß; nur 201 Mann konnten unter großen Entbehrungen sich retten. Diese außerordentlich schneidige Tat ist auch noch deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie den ersten Fall eines nächtlichen erfolgreichen Angriffes eines Unterseebootes darstellt, und es ist anzunehmen, daß das Boot den Schuß im aufgetauchten Zustande abgegeben hat.

19. auf 20. Januar 1915. Diese Nacht wird für lange Zeit in der Geschichte der modernen Kriegsführung unvergessen bleiben, brachte sie uns doch die Kunde von dem ersten kriegsmäßigen Fluge eines Geschwaders von Marineluftschiffen von Deutschlands Küsten über die Nordsee und hinein in das Land unseres gehaßten Feindes. Wie oft war dieser Plan, als Graf Zeppelin dem deutschen Volke den ersten lenkbaren Luftballon schenkte, besprochen und erwogen worden, wie hatte diese Möglichkeit England beschäftigt. Als dann der Krieg ausbrach, hatte jeder Deutsche dem Tag entgegengesehen, da die ersten wohlgezielten Bomben in das Land dieser Krämer fielen. Nun war er da; wir hatten uns gedulden können, denn der erste Flug durfte nicht übereilt werden, er mußte voll gelingen. Jetzt war er glänzend in jeder Beziehung vollbracht! Wohlbehalten waren die **Luftschiffe** wieder daheim und ihre **Schleifenfahrt über Yarmouth, Cromer, Sherringham, Kings Lynn** wird England einen Vorgeschmack gegeben haben von dem, was seiner noch wartet, worauf ganz Deutschland mit pochendem Herzen vertrauend harrt. Die ohnmächtige Wut des Inselreiches, seine fieberhafte Angst zu hören war schon Freude genug für uns. Es weiß, daß es dieser Überlegenheit unserer Luftschiffe nichts entgegenzusetzen hat, wie es hat einsehen müssen, daß es für unsere Unterseeboote keine geschützten Häfen, keine nächtliche Sicherheit gibt, wie es unzählige Male hat erfahren müssen, daß unsere Minen überall dort liegen, wo wir sie haben wollen und daß ihrer Explosion auch Großkampfschiffe unweigerlich zum Opfer fallen, wie ihm endlich eine Ahnung aufgegangen

sein wird, daß jeder Deutsche doppelter Leistung fähig ist in jedem seinem Tun und Denken diesem Volke gegenüber. Es steht außer Zweifel, daß die etwa 80 auf der Fahrt abgeworfenen Bomben enormen Schaden angerichtet haben und daß die Treffsicherheit eine befriedigende gewesen ist. Den englischen Zeitungen wurde es verboten, genauere Angaben zu bringen.

24. Januar 1915. Das Ende des ersten halben Kriegsjahres brachte uns noch ein bedeutendes Gefecht modernster Schiffe. Unsererseits war in der Nacht auf den 24. abermals ein Vorstoß von großen und kleinen Kreuzern unternommen worden. Das engl. Schlachtkr.-Geschwader mußte hiervon Nachricht erhalten haben, denn gegen 9 Uhr morgens bei ziemlich nebligem Wetter erblickten wir den herankommenden Feind. Unsere großen Kreuzer setzten sich mit östlichem Kurse in Kiellinie, voran **Seydlitz** mit K. Adm. Hipper an Bord, **Moltke, Derfflinger** und zum Schluß **Blücher.** Die vier begleitenden kleinen Kreuzer Graudenz, Rostock, Stralsund und Kolberg gingen voraus und die zwei Torpedobootsflottillen nahmen ihre Gefechtsstellung ein. Das englische Geschwader fuhr gleichfalls in Kiellinie, voran **Lion** (1910) mit V. Adm. Beatty, **Tiger** (1913), **Prinzeß Royal** (1911 und diese drei je 30 000 t), **New Zealand** (1911 und 19 100 t) und **Indomitable** (1907 und 20 000 t); auch ihm standen leichte Kreuzer und 26 Torpedobootszerstörer zur Verfügung. Unsere Schiffe gingen auf höchste Fahrt, die über 20 Kn. anzunehmen ist, da es in jeder Beziehung von größtem Werte sein mußte, den Feind von seiner Operationsbasis fort nach Helgoland zu ziehen, wo Unterseeboote eingreifen, wo Minenfelder dem Feinde gefährlich werden konnten und wo möglicherweise auch Verstärkung zu erwarten war. Denn wenn Admiral Hipper in Derfflinger, Seydlitz und Moltke auch über die besten und modernsten Schiffe unserer Flotte verfügte, so störte Blücher durch geringere Schnelligkeit und schwächere Bewaffnung erheblich die Einheitlichkeit. Der Gegner war zweifellos, gleichfalls mit seinen neuesten und modernsten Schiffen, nicht nur der Zahl nach, sondern auch an Stärke der Artillerie erheblich überlegen. Es entwickelte sich nun bei außerordentlich hoher Fahrt ein Gefecht auf gleichem Kurse, das von den Engländern auf reichlich 15 km eröffnet wurde. Leider ließ ein Schuß in die Maschinen den Blücher schnell zurückfallen, und schweren Herzens mußte man ihn seinem Schicksal überlassen. Der Feind passierte ihn allmählich, feuerte dabei noch seine vollen Breitseiten auf ihn ab, bis schließlich die nachfolgenden leichten Streitkräfte, voraussichtlich Arethusa, durch zwei Torpedoschüsse ihn gegen ½1 Uhr zum Sinken brachten und späterhin die Überlebenden retteten. Das Gefecht war inzwischen weitergelaufen und die außerordentlich gute Feuerleitung unserer Schiffe ließ bald auf Lion Schlagseite und auf Tiger starke Brandwirkung erkennen. Lion wurde durch einen Treffer unter Wasser in die Maschinenräume manövrierunfähig, und auf Tiger gelang es V 5, in dem dicken Qualm zweimal zum Torpedoschuß abzukommen. 70 Meilen westlich Helgoland brach gegen 1 Uhr der Feind das Gefecht ab. Unser Admiralstab gab in seiner Meldung bekannt, daß in

diesem Gefecht Blücher gesunken sei und der Feind einen Schlachtkreuzer verloren habe. Nun mußten wir aber das wenig stolze Gebaren erleben, daß die britische Admiralität es nicht über sich gewann, der Wahrheit die Ehre zu geben. Neutrale Zeitungen, die die Tatsachen offen aussprachen, wurden nicht ins Land gelassen; so konnte, da deutscherseits von Moltke, V 5 und einem das Gefecht begleitenden Luftkreuzer mit absoluter Bestimmtheit zwar der Verlust, nicht aber der Name des Schiffes festgestellt worden war, erst allmählich Klarheit geschaffen werden. Adm. Beatty gab zu, daß sein Flaggschiff manövrierunfähig geworden und von Indomitable, der als letzter fuhr und daher am wenigsten gelitten hatte, geschleppt werden mußte. Seine Flagge hatte er dann auf Prinzeß Royal gesetzt. Dieses Schiff fuhr aber als drittes; das zweite in der Linie war Tiger, und da, wie zugegeben, Lion und Tiger am stärksten unter dem deutschen Feuer gelitten hatten, so scheint es, daß Tiger, in Rauch gehüllt, die Torpedos erhalten und gesunken und somit Prinzeß Royal das zweite in der Linie geworden war. Ferner war einwandfrei erwiesen, daß es Blücher in seinem letzten Kampfe noch geglückt war, zwei angreifende Torpedobootszerstörer zu vernichten, deren Abmessungen erheblich die der unsrigen übertrafen, ganz zu schweigen von den Beschädigungen, die bei Lion etwa 3 Monate, bei Prinzeß Royal und New Zealand gleichfalls längere Zeit beanspruchen werden, und deren Mannschaftsverlusten. Das Ergebnis dieses Kampfes bedeutete also für die deutschen Waffen einen unbedingten Erfolg, wenn wir auch in Blücher, als Einheit genommen, den stärksten bisherigen Verlust beklagen mußten und mit ihm über 550 brave deutsche Männer. Der Rest der Besatzung, etwa 300, unter ihnen der Kommandant, wurde als Kriegsgefangene in Schottland gelandet. Von unseren großen Schiffen erhielt nur eins einen Volltreffer und ein kleiner Kreuzer geringen Verlust, während die anderen vollständig verwendungsbereit einliefen.

25. Januar 1915. Im Anschluß an die Ausführungen am 17. November bot ein Angriff feindlicher U-Boote auf die in der Nähe von Rügen befindliche **Gazelle** besonderes Interesse, da hiermit die Anwesenheit englischer Boote, denn nur um diese konnte es sich bei dem hierfür erforderlichen Aktionsradius handeln, erneut bestätigt wurde. Es ist aber zu hoffen, daß zunehmende Kälte ihre Basis bald zufrieren läßt. Trotz des Torpedoschusses konnte das kleine Schiff aus eigener Kraft Arkona anlaufen.

Zu gleicher Zeit wurde eine Aufklärung von einem Marine-Parseval-**Luftschiff gegen Libau** unternommen; das Schiff kam in lebhaftes Feuer und muß, da es nicht zurückkehrte, leider als verloren angenommen werden.

26. Januar 1915. Die britische Admiralität gab bekannt, daß sie den seit einigen Tagen vermißten Hilfskr. **Viknor** (12 Geschütze) mit der ganzen Besatzung als verloren betrachtet. Das Wrack ist später gefunden worden.

27. Januar 1915. Erneute Nachrichten von der Vernichtung feindlicher Handelsschiffe bieten Gelegenheit, zum Schlusse noch eines

besonders glänzenden Ruhmesblattes unserer Flotte zu gedenken, der **Karlsruhe,** Komdt. F. Kapt. Erich Köhler. Am 15. Juni 1914 hatte dieses Schiff als neuester und schnellster Kreuzer die Ausreise nach Mexiko angetreten, zum Schutze der dort gefährdeten deutschen Interessen. Kaum, daß er an seinem Bestimmungsort angekommen, war der Krieg ausgebrochen, und seit diesem Tage durchjagt er in unvergleichlicher Kühnheit und beispielloser erfolgreicher Tätigkeit den Atlantischen Ozean. Hatte er anfangs auch ein Gefecht mit dem engl. gesch. Kr. Bristol (1910 und 4900 t), so hat seine eigene bedeutende Geschwindigkeit, wie auch der glänzend organisierte Hilfsdienst, den er mittels drahtloser Telegraphie mit seinen Begleitdampfern unterhielt, einerseits Kriegsschiffe ihm ferngehalten, anderseits viele Handelsschiffe in seinen Weg geführt, deren Ende dann schnell da war. Der Schaden, den er damit unseren Feinden, vor allem England, zugefügt hat, ist gewaltig. Größer aber noch ist die Beunruhigung und Unterbindung des Handels auf den sonst stark befahrenen Schiffahrtsstraßen. Am größten aber der Dank seines Vaterlandes für das, was er geleistet, 6 Monate hindurch, ständig in höchster Anforderung von Mannschaft und Schiff.

Dasselbe Gebiet befuhr mit schönem Erfolge, wie häufige Prisen melden, der Hilfskr. **Kronprinz Wilhelm.**

Schluß. Taten mannigfaltigster Art sind in diesem ersten halben Kriegsjahre vollbracht. Ob auf den Planken unserer stolzen Schiffe, ob untergetaucht unter die Meeresfläche, ob hoch in der Luft, daheim oder weit über See, ob in offenem Kampf oder in kühnem, schneidigem Überfall, ein gleicher Geist, eine gleiche Begeisterung für das hohe Ziel hatte alle erfüllt und alle hatten zu kämpfen verstanden und, wenn es sein mußte, auch zu sterben. Dieser Geist läßt uns vertrauensvoll in die Zukunft blicken. Denn so wie die, denen es bisher vergönnt war, sich zu messen, so sind alle, die sich ungeduldig den Tag der endlichen Abrechnung herbeisehnen.

Die Tätigkeit der uns verbündeten Flotten.

Österreich-Ungarn.

Die junge Flotte unseres Verbündeten, die eigentliche Schöpfung und der Stolz des ermordeten Thronfolgers Franz Ferdinand, verfügte beim Ausbruch des Krieges über 4 Großkampfschiffe, 3 moderne, 6 etwas ältere und 3 veraltete Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 4 moderne und 2 ältere gesch. Kreuzer und den dazu gehörigen Torpedobootszerstörern, U-Booten und Spezialschiffen; auf der Donau daneben über eine größere Flottille von Kanonenbooten. Dieser beachtenswerten Macht standen die im Mittelmeer fast vollzählig versammelte französische Flotte von etwa 18 Linienschiffen und 6 Panzerkreuzern und die englischen Mittelmeerstreitkräfte von 2 Schlachtkreuzern, 4 Panzerkreuzern, nebst leichten Kräften entgegen. Bei diesem Übergewicht der Gegner waren die Hauptlinien ihrer Handlungsweise ge-

geben, und in diesem Rahmen hat die Flotte sich auf das beste betätigt und von hervorragendem Geiste beseelt gezeigt. Ihre erste Aktion war am 10. August 1914 die Vernichtung der F. T. Anlage bei Antivari und die Blockade der montenegrinischen Küste. Gelegentlich eines Angriffs der gesamten franz. Flotte auf die Bocche di Cattaro am 16. August kam der gesch. Kr. **Zenta** (1897 und 2350 t) und der Tpbtszst. **Ulan** (1906 und 400 t) in ein heftiges Gefecht, bei dem Zenta mit 115 Mann sank, nicht ohne dem Gegner ernste Verluste beigebracht zu haben. Auch die Batterien des Forts Lustica hatten erfolgreich mitgewirkt. Auf der Donau operierten die Kanonenboote Hand in Hand mit der Armee außerordentlich erfolgreich; am 23. Oktober stieß das Kb. **Temes** (1904 und 440 t) in der Save auf eine serbische Mine und ging mit 33 Mann verloren. Gelegentlich der Übergabe von Tsingtau am 7. November wurde auch der gesch. Kr. **Kaiserin Elisabeth** (1890 und 4000 t) durch die eigene Mannschaft in die Luft gesprengt, nachdem die etwa 400 Mann starke Besatzung seit dem 24. August bei der Verteidigung tapfer mitgewirkt und dabei 8 Tote, 1 Offizier und 8 Matrosen an Verwundeten zu verzeichnen hatte. Zu einem besonderen Ehrentag gestaltete sich der 21. Dezember, als es dem U-Boot **U 12,** Komdt. Linienschiffslt. Egon Lerch, nach kühner Fahrt gelang, bei schwerem Seegang bis in die Straße von Otranto vorzudringen und dort, unter der in doppelter Kiellinie mit nordwestlichem Kurse sich nähernden franz. Flotte untertauchend, auf das Flaggschiff des kommandierenden franz. Adm. Boué de Lapeyrère, **Courbet** (1911 und 23 500 t), zwei Torpedos abzuschießen. Das Boot selbst hatte den Untergang der Verfolgung wegen nicht feststellen können, es scheint aber trotz Leugnens der franz. Admiralität sicher zu sein, daß es von dem Schwesterschiff Jean Bart zwar hat geschleppt werden sollen, aber trotzdem gesunken ist. Gleichzeitig ging am selben Tage das franz. U-Boot **Bernoulli** (1910 und 400 t) verloren. Kurz darauf, am 23. Dezember, vereitelten die wachsamen Küstenbatterien nahe Pola den Angriff des franz. U-Bootes **Curie** (1910 und 400 t), brachten es zum Sinken, retteten die Besatzung mit Ausnahme eines Offiziers und hoffen, das Boot heben und selbst in Gebrauch nehmen zu können.

Türkei.

Unsere am 6. August 1914 abends glücklich aus Messina entkommenen Kreuzer Goeben und Breslau hatten, wie später bekannt wurde, ihren Weg nach Konstantinopel gefunden, und die Türkei, in berechtigter Sorge um die Wahrung ihrer Stellung im Balkan bei der allgemeinen schwierigen Lage bemüht, reihte die Schiffe in ihre Flotte ein und gab ihnen die Namen **Sultan Jawus Selim** und **Midilli.** Dieser Zuwachs mußte ihr um so willkommener sein, als zwei in England in Auftrag gegebene Linienschiffe, von denen das eine bereits seine Besatzung an Bord genommen und die türkische Flagge gehißt hatte, von diesem Lande widerrechtlich zurückgehalten worden waren. Dies Vorgehen Englands bewirkte in Konstantinopel eine starke Erregung, die dazu führte, die zur Reorganisation der Flotte dort befindliche englische Marinekommission zu entlassen und unserem V. Adm. Souchon,

3 0112 072651455

dem bisherigen Chef der deutschen Mittelmeerkreuzer, den Oberbe
zu übertragen. Damit war für Deutschland die Hoffnung gewac
in der Türkei zu gegebener Zeit einen Bundesgenossen zu erhalten.
Stärke der türkischen Flotte, zwei ältere und ein veraltetes Linien
ein Schlachtkreuzer, vier moderne gesch. Kreuzer, eine große An
Kanonenboote, Torpedobootszerstörer und Spezialschiffe, ließ von v
herein wirksame Unternehmungen sowohl nach dem Schwarzen M
als auch nach dem Ägäischen als unmöglich erscheinen. Daher wu
die Dardanellen, da zudem England und Rußland einen starken D
auf eine unbeschränkte Benutzung dieser Meerenge ausübten, C
September gesperrt. Die zahlreichen Forts mit modernsten Kano
bewaffnet, waren zu gleicher Zeit kriegsgemäß besetzt. Dadurch
für den Fall einer kriegerischen Verwicklung nur noch das Schw
Meer und die dort befindliche russische Flotte als Gegner in Fr
Diese war zahlenmäßig allerdings wesentlich stärker, da sie sich
zwei modernen, zwei älteren und drei veralteten Linienschiffen,
gesch., mehreren ungesch. Kreuzern, einer größeren Zahl Torpedobo
zerstörer, U-Booten und Spezialschiffen zusammensetzte. Was
die Zahl hier, das ersetzte dort der vorzügliche Geist. Die beständ
Revolten der russischen Matrosen hatten bereits Ende August zu e
Beschießung Sewastopols durch die eigenen Schiffe geführt.
politischen Verhältnisse spitzten sich immer mehr zu, bis am 28. Okt
die russische Flotte versuchte, die Ausfahrt in das Schwarze Meer d
Minen zu sperren. Die Türkei kam ihr indessen zuvor, überraschte
versenkte ihren Minendampfer **Prut** (1879 und 5450 t) und schoß
ungesch. Kr. **Kubanez** (1887 und 1250 t) in den Grund. Die
schneidigstem Geist beseelte türkische Flotte ging nun zur Offensive ü
vernichtete am 31. Oktober den vor Odessa liegenden ungesch. Kr. **D**
(1887 und 1250 t) und bombardierte Sewastopol und Theodosia,
später Batum und Trapezunt. Nachdem der Krieg nunmehr auch g
England und Frankreich erklärt war, erfolgte am 3. November
erste kurze Beschießung der Dardanellen durch die vereinigten Mi
meer-Flotten, aber ohne Erfolg, seit dem 17. November alsdann
Blockade durch 6 Linienschiffe, 7 Kreuzer und zahlreiche leich
Streitkräfte unter französischem Oberbefehl; hierbei gelang es
16. Dezember dem engl. U-Boot B 11 die Minensperre glücklich
passieren und das im Bosporus vor Anker liegende veraltete
Linienschiff **Messudije** (1874 und 9250 t) durch Torpedoschuß
Sinken zu bringen, auf dem aber nicht nur die Mannschaften, son
auch Geschütze und Munition geborgen werden konnten. Im weit
Verlauf des Krieges fanden noch wiederholt Zusammenstöße der be
Gegner auf dem Schwarzen Meere statt, in denen stets die außerord
liche Tapferkeit und Gewandtheit der Türken über die zahlenm
überlegenen Russen siegte. Ein zweiter Versuch, die Minensperre
Dardanellen zu passieren, mißglückte am 15. Januar 1915 dem fr
U-Boot **Saphir** (1907 und 390 t). Das Boot wurde vernichtet
15 Mann der Besatzung kamen in Gefangenschaft.